

KMI 국제물류위클리

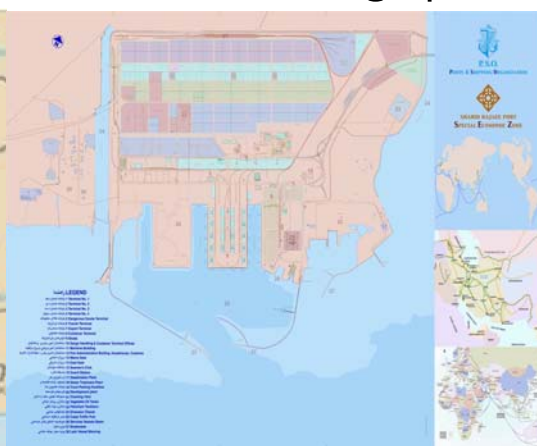
□ 중국 SIPG, 이란 반다르 아바스항 개발사업자 선정 유력

- 최근 이란 정부는 이란 최대의 상업항인 반다르 아바스(Bandar Abbas)항에 제2 사히드 라자이에 (Shahid Rajaie) 터미널 개발 사업을 포함 총 12억 달러의 항만개발 계획을 수립하여 추진 중에 있음
 - 연간 처리능력 2백만 TEU 규모의 제2 사히드 라자이에 컨테이너터미널 개발에 총 6억 달러가 투자될 예정이며, 올해 말 입찰자 선정을 목표로 입찰 참가자들에 대한 예비평가가 완료된 상태임
- 지난 6월 이후 미국 국무부 및 재무부가 사히드 라자이에 컨테이너터미널의 운영사인 Tidewater Middle East사를 이란 이슬람혁명수비대(Islamic Revolution Guards Corps)의 지지 세력으로 간주하여 경제 제재 조치를 취해 오는 동안 반다르 아바스항 개발을 포함하여 이란의 항만개발 사업이 사실상 지연되어 왔음
- 이러한 미국을 중심으로 한 서방세계의 이란에 대한 경제 제재 조치에 반하여 이란 정부는 아시아 지역 국가, 특히 중국과의 경제협력 강화를 통한 국가 경제발전을 도모하기 시작
 - 최근 이란 정부는 인도양에 위치한 차바하르(Chabahar)항과 이란의 북동부 지역에 위치한 마스 하드(Mashhad)지역 간 철도 사업에 중국의 기업을 최종 입찰자로 선정하기도 함
- 한편, 현지 관계자에 따르면 이번 예비평가에 참여한 기업 대부분이 아시아계 기업으로, 최종 입찰자로 선정될 가장 유력한 기업으로서 중국의 Shanghai International Port Group이 거론되고 있는 것으로 알려짐

< Bandar Abbas항 위치 >



< Bandar Abbas항 지도 >



자료 : www.lloydslist.com, 2011.08.29.

김찬호 전문연구원(☎ 02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr)

전혜경 연구원(☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

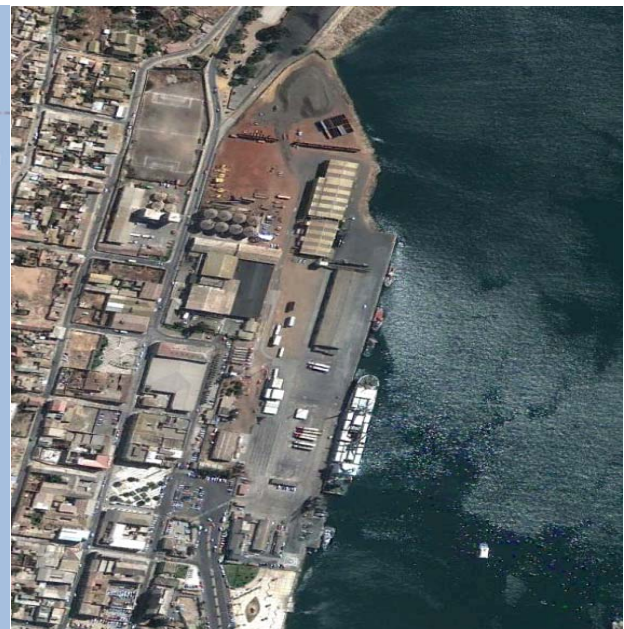
□ 칠레, 코킴보항 제3터미널 개발 및 운영 프로젝트 concession 절차 진행

- 칠레 코킴보항(port of Coquimbo)의 제3터미널 개발 및 운영 프로젝트에 대한 입찰이 지난 8월 5일부터 시작되었음
 - 코킴보항의 항만관리 주체인 Empresa Portuaria Coquimbo(EPCO)는 지난 8월 초에 제3터미널의 공사 및 운영에 대한 입찰을 시작하였으며, 2011년 중으로 사업자를 선정할 예정임
 - 제3터미널은 구리와 철을 주로 처리하는 벌크터미널로 프로젝트 규모는 약 4,000만 달러로 추정되고 있으며, 운영기간은 20년+10년으로 알려지고 있음
 - 입찰참여에 대한 자격제한은 없으며 최저 요율을 제안하는 기업에 운영권을 부여할 예정임
- 현재 코킴보항은 1959년에 건설된 전체 378m 길이의 제1터미널과 제2터미널로 운영되고 있으며, 두 터미널 모두 수심은 10m임
- 한편, EPCO의 CEO인 Hugo Grisanti는 구체적인 이름을 밝힐 수는 없으나 현재 25개 기업이 입찰에 관심을 나타내고 있다고 밝혔음

< 칠레 코킴보항 위치 >



< 칠레 코킴보항 현황 >



자료 : www.foreigninvestment.cl / www.estrategia.cl, 2011.08.24.

송주미 전문연구원(☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

□ 인도 2017년까지 76억 달러 투입, 7개 신항 개발 예정

- 인도 해운부(Ministry of Shipping)는 인도의 수출 증대계획¹⁾ 추진에 불충분한 운송 인프라가 병목으로 거론됨에 따라 2017년까지 76억 달러를 투자하여 7개의 신항을 건설할 계획임
 - 인도 해운부는 이미 신항이 위치할 7개 주²⁾에 신항 개발 제안서(일정은 명시하지 않음)를 송부 하였으며, 각 항만별 해당 주 정부에 개발에 필요한 토지 1,000ha씩 요청함
 - 한편 인도 해운부는 7개 신항 개발에 필요한 자금의 2/3를 민간투자 방식으로 조달할 계획이라고 밝힘
- 2010년 3월 현재 물동량 및 금액 기준으로 각각 90%와 70%의 국제무역이 해상운송을 통해 이루어 지고 있는 인도는 최근 들어 첸나이(Chennai)항과 자와할랄 네루(Jawaharlal Nehru)항 등을 포함하여 심각한 항만 적체를 겪고 있음
 - 항만 적체의 이유는 항만의 처리능력 부족뿐만 아니라 파업, 현재 진행 중인 항만 건설 등에 기인함
 - 2010년 3월 기준 인도 항만의 선박별 평균 재항일수는 4.4일이나 되는데 비해 싱가포르항과 홍콩항의 재항시간은 6시간으로, 인도 항만의 효율성이 아시아 선진 항만에 비해 훨씬 낮음

< 인도 행정지역도 >



참고 : 2010년 10월 13일 국제물류위클리 72호

자료: www.constructionweekonline.com / www.businessweek.com, 2011.08.23.

김홍매 전문연구원(☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)

1) 인도 정부는 2010년 3월 2,250억 달러에서 2017년 3월 7,500억 달러로 수출을 3배 정도 증대시킨다는 계획을 세움

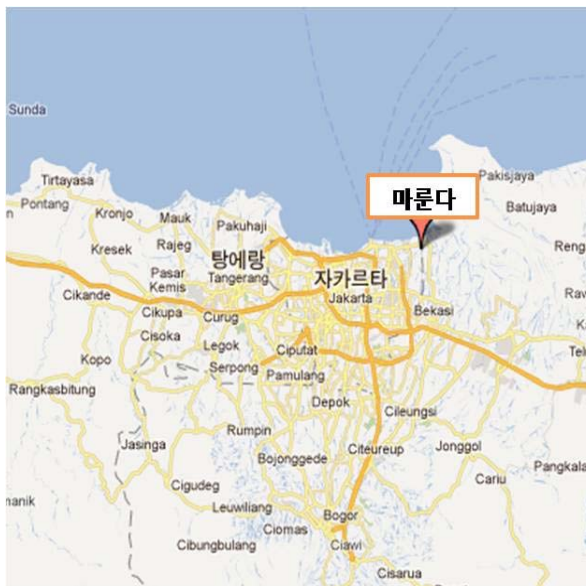
2) 동해안 3개 주 - 오리사(Orissa), 안드라프라데시(Andhra Pradesh), 타밀나두(Tamil Nadu); 서해안 4개 주 - 케랄라(Kerala), 카르나타카(Karnataka), 마하라슈트라(Maharashtra), 구자라트(Gujarat)

KMI 국제물류위클리

□ 인도네시아 KBN사, 마룬다 지역 신항 개발에 참여할 투자 파트너 물색 중

- 인도네시아 국영 물류 및 산업단지 개발업체인 KBN(Kawasan Berikat Nusantara)사는 북부 자카르타(North Jakarta)에 위치한 마룬다(Marunda) 경제특구내 신항 개발에 참여할 투자자를 물색 중에 있음
 - 신항의 1단계 개발에 필요한 자금규모는 2억 3,500만 달러, 부지 규모는 1,450ha이며, 2015년 착공을 목표로 함
- 국제항만으로 건설될 신항은 완공된 후 현재 처리능력이 포화상태에 이른 자카르타의 주요 항만인 탄중 프리옥(Tanjung Priok)항의 부담을 완화시켜 줄 것으로 예상
 - 뿐만 아니라 신항이 건설되면 향후 인도네시아로 수입될 화물들은 싱가포르를 거치지 않고 직접 인도네시아로 운송가능하게 됨
- 자카르타의 3개 전략적 산업지역 중 하나인 마룬다 경제특구(413.8ha)는 북부 자카르타 해안의 끝에 위치하며, 탄중 프리옥항과는 약 3km 떨어져 있음

< Marunda 위치 >



< Marunda 지역 현황 >



자료: www.dredgingtoday.com, 2011.08.23.

김홍매 전문연구원(☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)